

РУП «МОГИЛЕВАВТОДОР»: НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ И БЕЗОПАСНОСТЬ

В Могилевской области осуществляются масштабное строительство и реконструкция республиканских автомобильных дорог.



АНАТОЛИЙ ЛОПАТИН,
генеральный директор
РУП «Могилевавтодор»

Реконструкция и строительство дорог идут в Беларуси практически постоянно. Уже завершены работы на крупнейших автомагистралях М-4, М-5 и М-6. Сейчас ведется масштабное строительство на трассах М-7/Е 28 Минск - Ошмяны - граница Литовской Республики, М-3

Минск - Витебск, Р-53 в направлении Смолевичей и Р-122 Могилев - Чериков - Костюковичи. Ежегодно в стране вводится в эксплуатацию несколько новых или капитально отремонтированных мостов. В соответствии с Государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог всего за три ближайших года в Беларуси должно быть реконструировано 32 моста!

РУП «Могилевавтодор» занимается возведением, реконструкцией, капитальным и текущим ремонтом, содержанием автомобильных дорог и объектов дорожной инфраструктуры на территории Могилевской области. В зоне ответственности предприятия - 2 550 км магистральных трасс и республиканских дорог, а также 319 мостов протяженностью 18 тыс. погонных метров. В прошлом году «Могилевавтодор» отметил 20-летие со дня основания. Ежегодно здесь реализуется несколько крупных и сложных проектов, о которых мы поговорили с генеральным директором предприятия Анатолием ЛОПАТИНЫМ.

рожной инфраструктуры на территории Могилевской области. В зоне ответственности предприятия - 2 550 км магистральных трасс и республиканских дорог, а также 319 мостов протяженностью 18 тыс. погонных метров. В прошлом году «Могилевавтодор» отметил 20-летие со дня основания. Ежегодно здесь реализуется несколько крупных и сложных проектов, о которых мы поговорили с генеральным директором предприятия Анатолием ЛОПАТИНЫМ.

УНИКАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ

- Действительно, за последнее десятилетие наше предприятие реализовало немало крупных инвестиционных проектов, - рассказывает Анатолий Иванович. - Среди них можно упомянуть участие в реконструкции трасс М-4 Минск - Могилев и М-5/Е271 на участке Бобруйск - Жлобин, строительство путепровода через железнодорожные пути на автодороге Р-122 Могилев - Чериков - Костюковичи. А также - строительство мостов через реки Днепр в Александрии и Шклове, Сож в Кричеве, Лахва и Ольса на автодорогах Р-93 и Р-79 и др. Некоторые проекты я бы даже назвал уникальными. Например, при реконструкции участка шоссе Р-122 в направлении Чаус в области впервые с 80-х гг. прошлого века используется цементбетонное покрытие. А в ходе возведения моста через Сож в Славгороде мы первыми в Беларуси осуществили транспортировку мостовых ферм из Кричева к месту строительства водным транспортом по реке Сож. Открытие этого моста состоялось 13 июля в присутствии Президента Беларуси.

Мост в Славгороде оказался непростым объектом. Кроме того, что по длине (500 погонных метров) - это один из самых больших мостов в области, так еще и само строительство потребовало осуществления таких операций, которых ранее не знала отечественная строительная отрасль. Установленные здесь фермы были раньше де-

монтированы при реконструкции моста в Кричеве. А затем их перевезли водным транспортом в Славгород. Были использованы без преувеличения уникальные технологии транспортировки и монтажа - специально созданная плавучая система, в состав которой входили две баржи-площадки, соединенные между собой. При этом пришлось рассчитать не только глубину фарватера, но и прохождение барж под



Капитальный ремонт автодороги Р-122



Капитальный ремонт путепровода на автодороге М-4

мостами, а также под сетями высоковольтных ЛЭП. Зато в результате было сэкономлено не только время, но и деньги - ведь для производства новых ферм потребовалось бы около 480 т металла.

Что касается работ на автодороге Р-122 Могилев - Чериков - Костюковичи, то этот проект реализуется в соответствии с государственной программой по развитию и содержанию автомобильных дорог и предполагает строительство бетонной дороги с двумя полосами движения в обе стороны на подъезде к Могилеву со стороны Чаус. Протяженность реконструируемого участка составляет 5,5 км.

- Это строительство началось в прошлом году, - поясняет руководитель «Могилевавтодора». - В результате реконструкции его техническую категорию планируется поднять с третьей до первой. Количество автотранспорта на этой трассе постоянно растет. Что вполне объяснимо: она объединяет восемь районов области и выходит на границу с Россией. По сути - это коридор между Западом и Востоком. Сегодня на подъезде к Могилеву со стороны Чаус транзитом по ней в среднем проходит около 13 тыс. автомобилей в сутки. По расчетным данным, за ближайшие два десятка лет транспортная нагрузка здесь может увеличиться почти вдвое.

На ближайшую перспективу у предприятия большие планы. Предстоит завершить работы на дороге Р-122 от Могилева до кольцевой развязки, начать реконструкцию еще двух «проблемных» мостов: через Сож в Черикове и через Березину в Бобруй-

Реконструкция автомобильной дороги М-4



СПРАВКА «ДИРЕКТОРА»

История предприятия начиналась с создания ГП «Могилевавтодор» на базе Дирекции по строительству и ремонту автомобильных дорог, выполняющей функции заказчика всех автодорог Могилевской области. В 2000 г. оно было переименовано в Республиканское унитарное предприятие (РУП «Могилевавтодор»). В настоящее время в его структуру входят 9 дорожно-эксплуатационных управлений. Общая протяженность республиканских автомобильных дорог, находящихся на балансе предприятия, составляет 2 548,78 км. На этих дорогах расположены 353 мостовых сооружения, 3 800 водопропускных труб, 1 112 автобусных павильонов, 1 930 площадок для остановки автобусов, 242 зоны отдыха со стоянками для транспорта, 30 445 дорожных знаков.

ске. А впереди - еще более сложные объекты! Например, Юго-Западный обход Могилева, который планируется построить в 2021-2023 гг., что позволит окончательно замкнуть кольцевую автодорогу вокруг областного центра. Как говорит Анатолий Лопатин, этого давно уже ждут на предприятиях СЭЗ «Могилев», расположенных в данном районе. Новая дорога значительно облегчит им логистику.

Затем - реконструкция автодороги Р-122 под I техническую категорию на участке от 13 до 52 км и М-8 под II техническую категорию от Могилева до Быхова! Кроме того, «Могилевавтодор» планирует довести до логического завершения то, что было начато с вводом моста в Славгороде. Часть автодороги Р-140 Славгород - Краснополье (33 км) до сих пор представляет собой «гравийку». Чтобы обеспечить условия для неизбежно растущего транспортного потока, нужно положить там усовершенствованное покрытие. Одним словом, планов много. Как шутит руководитель предприятия, главное, чтобы на все это хватило денег.

ДЕНЬГИ РЕШАЮТ НЕ ВСЕ, НО МНОГОЕ

С деньгами, впрочем, ситуация непростая. Есть такое понятие как норматив денежных средств на содержание и ремонт автомобиль-

ных дорог общего пользования. Как правило, для строительства и капитального ремонта предприятие привлекает подрядчиков, а текущий ремонт осуществляет собственными силами. Что касается содержания дорог, находящихся на балансе, то это целый комплекс работ, включающий сезонную противогололедную обработку и очистку от снега, уборку придорожной территории, озеленение и пр. Главное - в конечном счете, предприятие отвечает за безопасность автомобильных дорог для движения транспорта и пешеходов.

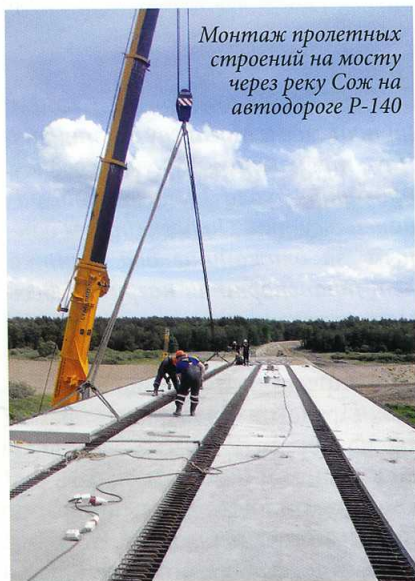
Понятно, что республиканские дороги в основной своей массе не молодеют. Основной объем финансирования оттягивают на себя крупные проекты - реконструкция и ремонт международных скоростных магистралей, новые развязки, мосты... Кстати, в среднем около 20% денег, выделяемых на ремонт, «съедают» именно мосты!.

Но вернемся к нормативу денежных средств. Фактически сейчас его у нас нет, а деньги выделяются исходя из наличия средств в республиканском бюджете. По статистике предприятия, если в наиболее благополучном для отрасли 2008 г. на содержание дорог «Могилевавтодору» выделялось в пересчете на валюту порядка 6,3 тыс. долл. на 1 км, то сейчас - 3,8 тыс. долл. На текущий ремонт соответственно 6 тыс. и 2,1 тыс. долл. на 1 км. На капиталь-

ный ремонт: было - 7,7 тыс. долл., стало - 1,2 тыс. на километр.

То есть дороги становятся все более изношенными, а денег выделяется значительно меньше. По данным диагностики РУП «Белдорцентр», общая потребность в ремонте республиканских автомобильных дорог в Могилевской области составляет 846,8 км. В том числе капитальный ремонт необходим 13,4% от общей протяженности таких дорог на территории области, а текущий - 19,8%.

- Мы понимаем, что экономическая ситуация сегодня отличается от того, что было в 2008 г., - говорит генеральный директор предприятия. - Но нормативное финансирование - это очень важно, потому что оно отражает реально необходимые затраты на ремонт и содержание дорог. Посмотрите, какой шаг вперед сейчас сделан в России, где вернулись к этой системе, восстановили дорожные фонды и ввели нормативный метод содержания и ремонта автомобильных дорог! Есть еще одно важное понятие - межремонтные сроки. Оно научно обосновано и при соблюдении этих сроков можно значительно продлить срок службы дорожного покрытия. И наоборот: их несоблюдение, например, при текущем ремонте, приводит к уменьшению сроков службы и необходимости более быстрого капитального ремонта.



Монтаж пролетных строений на мосту через реку Сож на автодороге Р-140



Мост через реку Сож на автодороге Р-140

СТАБИЛЬНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Нужно сказать, что руководство РУП «Могилевавтодор» делает все возможное для того, чтобы выходить из ситуации и производить максимум работ даже в условиях недофинансирования. Так, благодаря применению специальных автомобилей по ремонту покрытий струйно-инъекционным методом и органоминеральных смесей собственного производства, здесь практически полностью отказались от ручного ямочного ремонта.

Работы по зимнему содержанию автодороги М-4



Хорошим решением стала военная специалистами предприятия технология восстановления слоя износа дорожного покрытия «Сларри Сил». Ее суть заключается в том, что на поверхность дороги укладывается эмульсионно-минеральная смесь, которая заполняет небольшие трещины и пустоты, обеспечивает высокие фрикционные характеристики, атмосферостойкость, герметичность и обновленный внешний вид поверхности, а также формирует защитный слой. Все это позволяет на несколько лет продлить срок службы дорожного покрытия. Кроме того, на предприятии наладили



Устройство слоев из холодных литых асфальтобетонных смесей

собственное производство таких эмульсий - это и обходится дешевле, и дает дополнительный доход от продажи излишков в другие регионы страны.

- Нужно сказать, что за последние годы качество работ в строительстве заметно выросло, - отмечает Анатолий Лопатин. - В 2000-х гг. большинство наших подрядчиков переоснастили оборудование и технику, освоили новые технологии. В Беларуси появилось современное производство асфальтобетона. Мы также стараемся быть в этом тренде. Уже разработана и прошла экспертизу ГКНТ новая технология противогололедной обработки дорог с использованием рассолов. Ее внедрение запланировано на 2021-2023 гг.

В последние годы значительные усилия «Могилевавтодор» направил на восстановление придорожных насаждений. Был период, когда из-за непродуманных мероприятий по вырубке они значительно пострадали. За 2017-2020 гг. предприятие в ходе работ по озеленению республиканских автомобильных дорог высадило на территории области более 33 тыс. саженцев.

Еще одна проблема, которую предстоит решить в ближайшее время, связана с состоянием мелиоративных сооружений, расположенных на дорогах общего пользования. Во-первых, юридически они не находятся на балансе

автодорог. Во-вторых, за годы эксплуатации многие из них пришли в аварийное состояние. В Могилевской области на республиканских дорогах 31 такое сооружение, в том числе 3 - аварийных. И с этим нужно что-то делать, поскольку существующее положение дел создает угрозу безопасности движения.

- С момента создания наше предприятие работает стабильно, - резюмирует генеральный директор РУП «Могилевавтодор». - За прошлый год, который был далеко не самым простым с точки зрения экономической ситуации, мы заработали с прибылью более 1 млн руб. и рентабельностью 3%. Нам удается сохранять профессиональный коллектив. Благодаря стабильной и конкурентоспособной заработной плате, хорошему социальному пакету и рабочей атмосфере, текучесть кадров - минимальная. Как показывает опыт нашей деятельности, предприятие может решать самые сложные задачи по строительству, ремонту и обеспечению безопасности на дорогах Могилевщины.

РУП «Могилевавтодор»

212030, г. Могилев
ул. Первомайская, 18
Тел.: +375 (222) 63 18 27
Факс: +375 (222) 63 33 18
e-mail: office@mogilevavtodor.by
www.mogilevavtodor.by
УНП 700437908